Liberty-Schiff OLIVER EVANS im Konvoi 1944

von Capt. Fred Klebingat († 31.03.1985)

Als die Ladung der *OLIVER EVANS* in Bristol gelöscht war, gaben sie dem Schiff ein bißchen Ballast für die Rückreise nach New York; es waren 1 600 t Baggersand aus dem Mersey River. Der Kapitän konnte 600 t ins Zwischendeck nehmen — wenn er das Schlingern des Schiffes dämpfen wollte - und 1 000 t in den Unterraum. In Wahrheit aber waren die gesamten 1 600 t nicht genug, um zu verhindern, daß das Schiff wie ein leeres Faß auf der Meeresoberfläche trieb.

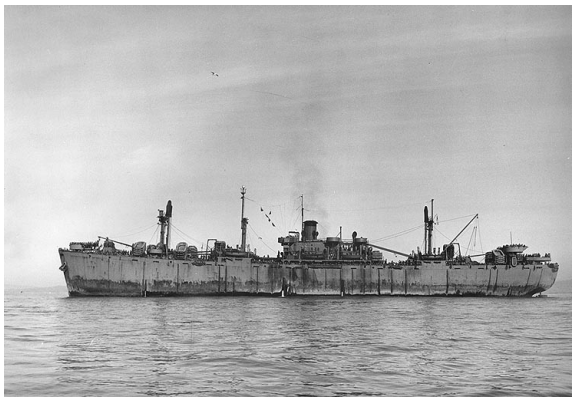
So schön gepflegt sahen die Libertyschiffe im Krieg nicht aus! (hier ein Museums-Schiff)

Die übliche Konvoi-Konferenz fand statt; es war wieder derselbe Kommodore, der die Führung hatte. Der Konvoi sollte in The Minch zusammengestellt werden, dem Seegebiet zwischen den Hebriden und Schottland. Die Sicht war jedoch so schlecht, daß ich mich eine Zeitlang in einem falschen Konvoi befand. Es waren zwei Geleitzüge, die an jenem Tag von Großbritannien abgingen; einen halben Tag lang folgte ich dem einen, bis ich merkte, daß er nach Sierra Leone bestimmt war. Einen ganzen Tag jagte ich dann hinter dem richtigen Konvoi her, bis ich ihn zu fassen hatte. Später erfuhr ich, daß ein Schiff dem falschen Konvoi bis Afrika gefolgt war.

Schon am zweiten Tag der Reise gab es auf *OLIVER EVANS* Ärger mit dem Rudergeschirr. Ein Nippel im Getriebe des Telemotors (Hydraulik-Servo) war abgefallen. Das Schiff hinter uns beklagte sich jetzt über mein schlechtes Positionshalten. »Das werde Ich mal ganz schnell in Ordnung bringen!«, sagte ich zu mir. Obwohl Ich keinen Kreiselkompaß und keine Selbststeueranlage hatte.

Ich heißte das Flaggensignal: »Störung an Rudermaschine. Erbitte Erlaubnis, hinter den Konvoi zurückzufallen.« - »Bewilligt«, war die Antwort.

Nachdem die Kette der Schiffe an uns vorbeigezogen war, signalisierte ich, daß ich immer noch Schwierigkeiten hätte, und erhielt die Antwort, dem letzten Schiff zu folgen.



Liberty-Schiff, wie sie im Kriege aussahen.

Mit westlichem Kurs stampfte und schlingerte der Konvoi weiter; die Sicht war schlecht. Die Schiffe, von denen die meisten gänzlich leer waren, boxten gegen eine schwere See, die von Stunde zu Stunde zunahm. Ihr Bug hob sich so hoch aus dem Wasser, daß der Schiffsboden sichtbar wurde, und dann fielen sie mit einem alles erschütternden »Bäng« in die See zurück.

Kein Schiff konnte das beliebig lange aushalten, das war klar. Mittlerweile war es dunkel geworden, und der Konvoi kam kaum noch von der Stelle. Da kommt vom Kommodore der Befehl: »Geschwindigkeit auf 9 1/2 Knoten erhöhen!«

Er befahl uns volle Fahrt! Der Mann gebrauchte nicht den geringsten Ver-

stand. Wir hatten nicht genug Ballast, und ich war beunruhigt über den wilden Tanz des Schiffes. Der Gedanke, daß es durchbrechen könne, machte mir Sorgen. Zur Hölle mit dem Konvoi! Ich entschied, daß es Wahnsinn sei, dem Schiff noch mehr zuzumuten. Ich ging mit der Fahrt herunter und ließ das Schiff aus dem Konvoi heraussacken. Innerhalb einer halben Stunde hörte unser Funker in seinem Kopfhörer SOS-Rufe von einem Dutzend Schiffe.

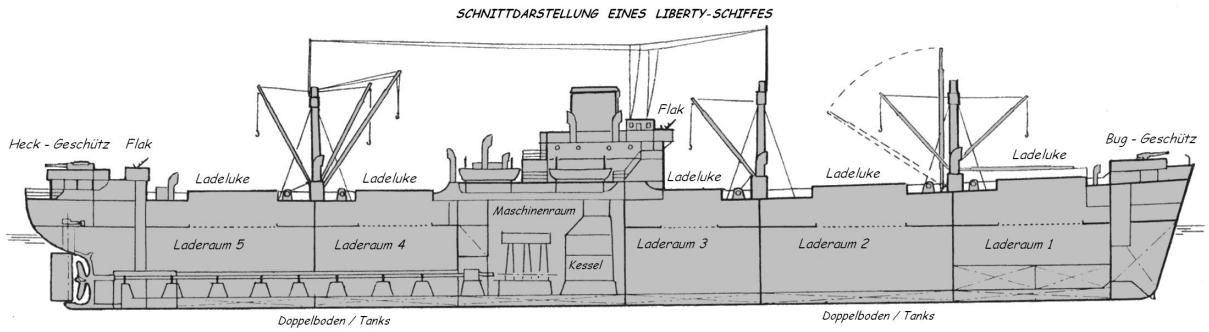
»Breche entzwei«... »Boden eingedrückt, schwimme auf der Tankdecke des Doppelbodens. «

»Erbitte Erlaubnis Madeira anzulaufen«... »Nehme Kurs auf Azoren«... »Rückkehre nach England«. Ein Schiff lief nach Halifax ein.

Während der Jahre, die ich auf See verbrachte, bin ich zu der Einsicht gekommen, daß das Schiff weiß, in welcher Lage es einen Sturm am besten abwettert. Vielleicht will es nicht mit dem Kopf gegen die See liegen, vielleicht nimmt es die anlaufenden Seen lieber von achtern.

Libertyschiffe sind achtern nicht sehr völlig, ihr Heck ist geeignet, die Seen zu spalten und hat Überhänge, die den Auftrieb vergrößern. Achtern hat das Libertyschiff auch mehr Gewicht, mehr Substanz, im Gegensatz zum Bug, der hoch ist und leer.

»Maschine stop!«, ordnete ich an. Mir war klar, daß man ein fast leeres Liberty-Schiff bei einem Sturm von dieser Stärke nicht mit dem Kopf auf der



Der Kommodore hatte den Schiffen befohlen zu schweigen, das heißt Funkstille zu halten, wegen des eventuell mithörenden Feindes. Aber die Schiffe in Not hielten sich nicht daran.

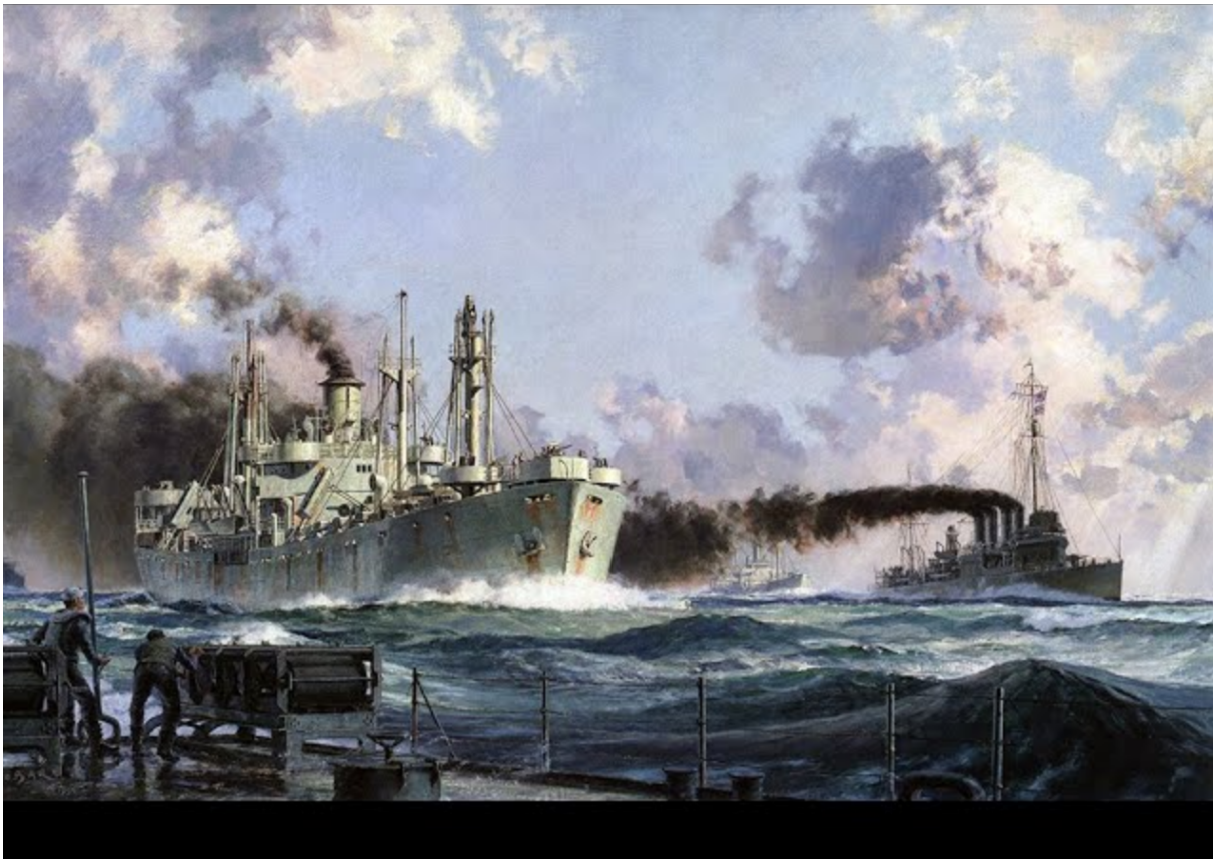
Infolge der Nichtbeachtung des Befehls war meine *OLIVER EVANS*aus der größten Gefahr heraus; aber mir war klar, daß ich ihren verrückten Bocksprüngen sehr bald ein Ende machen müßte, um sie vor Schäden zu bewahren.

Man kann die Maschinenumdrehungen steigern, mehr und mehr, um den Bug im Wind zu halten; aber dabei wird das Stampfen zu heftig. Deshalb drosselt man die Maschine wieder, nur ein paar Umdrehungen weniger, und schon drückt der Wind den Bug seitwärts weg.

See halten konnte. Wir würden bald sehen, was das Schiff wollte. Das Schiff drehte langsam und manchmal heftig schlingernd vor den Wind. Es hörte auf mit seinen tollen Possen und lag ruhig wie in einem Trockendock. Es hatte sich um 180° gedreht.

Ich ließ den Maschinentelegraphen auf »langsam zurück« legen. Wir machen gerade genug Umdrehungen, um sicher zu sein, daß das Schiff in seiner selbstgewählten Lage bleibt, aber dabei keine Fahrt aufnimmt. Wind und See kontrollierten die Lage des Schiffes wie bei einem beigedrehten Segelschiff: Der Bug wurde ein wenig nach dieser Seite gedrückt, dann mal wieder nach der anderen - aber das Schiff gab keinen Anlaß zur Sorge. Wir lagen so ähnlich wie in der Oakland-Bucht.

Morgens kamen alle Ingenieure zu mir rauf, der Chief mitsamt den nachfolgenden Dienstgraden. Sie schüttelten mir die Hand und bedankten sich für die Art, wie ich das Schiff beigedreht hatte. Sie waren sehr erfreut und sagten, so etwas hätten sie noch nie erlebt. Es ist nämlich kein Vergnügen unten im Maschinenraum, wenn ein Schiff mit großer Kraft gegen hohen Seegang von vorn getrieben wird – es kann fürchterlich sein.



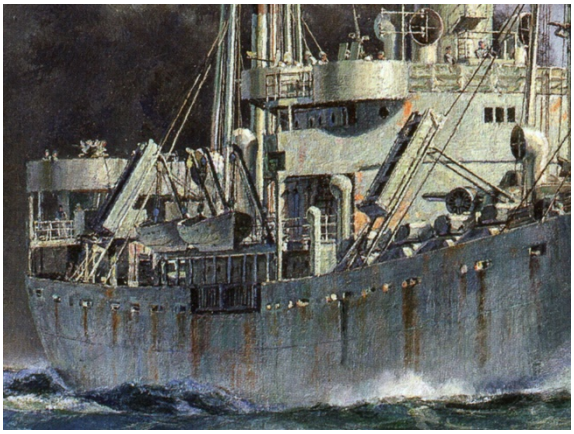
Konvoi-Szene mit US-4-Schornstein-Zerstörer USS BARRY und Liberty-Schiff JOHN W. BROWN, 1944. Gemälde von John Stobart.

Man ist da unten dem Schiffsboden näher als an jedem anderen Ort des Schiffes. Wenn das Schiff sich vorne hebt, um dann krachend wieder herabzuschlagen, geht es einem durch und durch. Einer der Ingenieure muß ständig an der Drosselklappe stehen, um die Maschinenumdrehungen zu drosseln, sobald der Propeller austaucht, sonst würde die Maschine »durchdrehen«, mit der Gefahr, Schaden zu nehmen oder gar den Propeller zu verlieren.

Das Wetter wurde schließlich besser. Wir änderten Kurs, um den Konvoi wieder zu treffen, das heißt, wir steuerten den nächsten Treffpunkt an. Aber der Konvoi war nicht mehr dort. Ich hätte jetzt einen geraden Kurs in Richtung New York steuern können, aber dann wären wir möglicherweise in einen entgegenkommenden Geleitzug geraten. Deshalb versuchten wir es mit dem nächsten Treffpunkt; aber es war wieder vergebens. Also dampften wir weiter, manchmal Zickzack steuernd, manchmal auch geraden Kurs. Als wir uns Halifax in Nova Scotia näherten, sichtete ich Rauch in der Kimm. Wir sollten auf keinen Fall unsere Schornsteine rauchen lassen; auf beiden Konvoi-Konferenzen waren die Anweisungen des Kommodore in dieser Hinsicht sehr deutlich gewesen. Jedoch der Rauch, den ich dort sah, kam aus dem Schornstein unseres Kommodores selber! Ich mußte lachen; wir hatten unseren Konvoi gefunden.

Neun Tage hatten wir gebraucht, um ihn einzuholen, und stellten fest, daß es nur

noch halb so viele Schiffe waren wie bei der Aufstellung in The Minch. Wir nahmen unseren Platz wieder ein.



Man beachte die merkwürdigen (und typischen) drei kleinen Brückenfenster!

Wir nähern uns New York, stehen etwa 100 sm östlich vom Ambrose-Feuerschiff. Es ist ein schöner Tag, klar und kalt. Aber am nächsten Morgen überfällt uns ein heulender Schneesturm. Es ist nichts mehr zu sehen. Befehl vom Kommodore: »Versuchen Sie Ambrose-Feuerschiff zu erreichen und zu ankern!«

Man stelle sich vor: Alle diese 100 Schiffe suchen an derselben Stelle einen Ankerplatz im dichten Schneegestöber! Mit anderen Worten, der ganze verwünschte Konvoi saß in der Patsche.

Ich ließ mein Schiff vorsichtig weiterlaufen. Da mir eine Funkpeilung vom Ambrose Feuerschiff gelang, wußte ich, wo ich war. Ich setzte die Fahrt durch das Schneegestöber fort, lotete ständig und ließ den Anker fallen, als ich noch ein paar Meilen vor der Küste stand. Die Atlantikküste fällt nur allmählich ab, so daß das Ankern vor der Küste keine Schwierigkeiten macht. Einen halben Tag lang lag ich dort und wartete auf Befehle, die aber nicht kamen. Also hievte ich den Anker und lief ein. Das Wetter klarte auf, als ich den »Haken« vor der Battery wieder fallen ließ.

Ein Mann vom Marine-Nachrichtendienst kommt an Bord. »Hallo«, sage ich, »vielleicht eine Beschwerde, daß ich den Anschluß an den Konvoi verloren habe?«
»Nicht im Geringsten«, sagt der Marinemann, »wir wünschen nur Auskunft über den Kommodore, wir wollen wissen, was mit dem Konvoi passiert ist. Es war eine Katastrophe, aber nicht durch Feindeinwirkung.«

Ich fühlte mich erleichtert und sagte meine Meinung über die Leistungen unseres Kommodores. Ich bin sicher, daß er Ähnliches auch von den anderen Kapitänen zu hören bekam, die er interviewte. Ich nahm die Gelegenheit wahr, ihn außerdem auf ein grundsätzliches Problem der westwärts laufenden Konvois aufmerksam zu machen, indem ich ihm erklärte, daß es alles andere als ein Vergnügen sei, mitten im Winter mit einem leeren Liberty-Schiff westwärts über den Nordatlantik zu fahren. Das Quantum Sand, das ich im Laderaum hatte, erfüllte seinen Zweck nicht.

Während der Kriegsjahre gab es von Großbritannien als Exportland nur den schottischen Whisky. Aber der war zu wertvoll, dachten sie, um ihn einem Liberty-Schiff anzuvertrauen.

Und noch eine Bemerkung dazu: Als wir ostwärts fuhren, hatten wir in dem Konvoi zwei norwegische Tanker, die mit einer guten Sorte Alkohol beladen waren. Er sollte bei der Herstellung des schottischen Whiskys als Beigabe dienen. Es erscheint überraschend, daß ein gewöhnlicher Tanker benutzt wurde, um Alkohol nach Schottland zu bringen; aber man stelle sich vor, was für eine Kette von Libertyschiffen man gebraucht hätte, wenn man stattdessen Getreide zur Destillierung nach Schottland gebracht hätte.

Liberty-Schiff in Nordatlantik-Sturm.

»Nun gut, wir wollten wissen, was da los war«, sagte der Nachrichtenoffizier, anscheinend zufrieden mit meiner Aussage. »Ich erinnere mich an keinen Konvoi, der mehr unter dem Wetter gelitten hat. Die *William Manning*, eines der Liberty-Schiffe, strandete im Schneesturm bei Fire Island. Ein anderes lief St. Johns auf Neufundland an und ist dort eingefroren. Es wird dort bis zum Frühling liegen müssen, und durchgebrochen ist es auch! «

Um den Trübsinn all dieser schlechten Nachrichten aufzuhellen, warf ich ein freundliches Wort für die *OLIVER EVANS* in die Unterhaltung: »Beladene Liberty-Schiffe sind gute Seeschiffe«, sagte ich und fügte hinzu: »Ich möchte noch ein oder zwei Reisen mit diesem Schiff machen. Falls ich wieder dorthin komme, wo ich letztes Mal war, kann ich vielleicht dem Agenten etwas mehr Mersey-Sand abschwatzen, bevor ich wieder auslaufe. Aber wenn ich mir alles durch den Kopf gehen lasse, komme ich zu dem Resultat, daß ein Tanker doch wohl am besten zu mir passen würde. Wenn man Tanks hat, steht einem der ganze Ballast der Welt zur Verfügung.«

Den nächsten Besuch erhielt ich von der »Coast Guard«. Ein junger Leutnant wollte alles über den Defekt an unserer Ruderanlage wissen. »Der Nippel am Telemotor hat sich lose gearbeitet und fiel ab«, sagte ich. »Wahrscheinlich ein wenig Nachlässigkeit des Werftmechanikers, vielleicht ein 90-Tage-Wunder sozusagen. Alles andere war in Ordnung - das Schiff benahm sich gut.«

Aber der Leutnant roch überall Sabotage. Noch am selben Tag wurde ich vorgeladen, um von seinen Vorgesetzten verhört zu werden. Ich begab mich zum Hauptquartier der Coast Guard am Broadway. Der Coast Guard Commander, vor dem ich zu erscheinen hatte, war eine Frau. Sie war grauhaarig und klug und überraschte mich durch ihr Wissen. Ich berichtete ihr, was ich auch dem Leutnant über den abgefallenen Nippel erzählt hatte: ein wenig Nachlässigkeit, ein bißchen Malheur.

Sie lächelte und ließ die Angelegenheit fallen: »Captain, Sie müssen ein bißchen geduldig sein mit diesen jungen Leuten - die haben nämlich von nichts eine Ahnung.«